DOI: 10.31359/2079-6242-2024-47-133
УДК 343.9 (477)

А. В. Калініна**,** кандидат юридичних наук, старший дослідник, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID 0000-0001-8015-0807

СУЧАСНІ КРИМІНОЛОГІЧНІ РЕАЛІЇ ЗАПОБІГАННЯ КЕРУВАННЮ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ*

Постановка проблеми. Кожна людина має право на безпеку. І хоча це право є одним із фундаментальних прав людини, як влучно зазначає В. М. Вовк, у сучасних умовах воно існує де-факто за замовчуванням, водночас не має де-юре статусу фундаментального та універсального права людини[1]. Поняття «безпека» в реаліях XXI століття стало всеосяжним через усвідомлення позитивних і негативних аспектів науково-технічного розвитку людства (розробка та застосування нових синтетичних матеріалів, «якісна» зміна зброї та технік ведення війни), погіршення кліматичних й екологічних умов життя людини, зміну статусу штучного інтелекту в житті пересічної людини, а також через загрози воєнно-технічного характеру, що мають місце й сьогодні, тощо[2].

Безумовно, зважаючи на вищевказану всеосяжність поняття «безпека», а також тісний зв'язок його змістовного наповнення із результатами науково-технічного прогресу, безпека дорожнього руху є одним з основоположних елементів безпеки людини. Серед факторів ризику для особи в цьому аспекті вбачається й керування транспортним засобом у стані сп'яніння, наслідком чого може бути завдання не лише матеріальної шкоди, а й спричинення дорожньо-транспортного травматизму і смертності, у першу чергу, для самого водія.

Керування транспортним засобом у стані сп'яніння – не нова проблема в убезпеченні дорожнього руху, що, на жаль, роками не втрачає своєї актуальності. Її дослідження в сучасних українських реаліях набуває особливої тональності в світлі специфічних умов воєнного стану, в якому офіційно перебуває наша держава з 24 лютого 2024 року й дотепер.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Стан сп'яніння як фізіологічний стан людини досліджується вже понад століття науковцями у галузі медицини, біології, фізіології. З поступовим юридичним осмисленням проблеми (зокрема, вчинення особою у стані сп'яніння різного ступеня тяжкості правопорушень) до вивчення питання долучилися й вчені-правники. Серед останніх робіт із цієї тематики хотілося б відзначити такі.

Ґрунтовним науковим дослідженням юридичної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння є монографія за авторством С. С. Вітвіцького, М. Ю. Веселова та Р. М. Пилипіва «Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання» (Київ, 2022). Робота присвячена глибокому деліктологічному аналізу порушень, пов'язаних із керуванням транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного та інших видів сп'яніння. У ній також висвітлено міжнародний досвід правового регулювання юридичної відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння, позиції Європейського Суду з прав людини, Конституційного Суду України щодо цього та практики судів

* *Примітка.* Статтю підготовлено на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (номер державної реєстрації в УкрІНТЕІ 0120U105615).

[1] Вовк В. М. 'Право на безпеку як фундаментальне право людини' (2024) 1 Аналітично-порівняльне правознавство 27 DOI: https://doi.org/10.24144/2788–6018.2024.01.3.

[2] – 28

України з окремих питань правозастосування у цій сфері[1].

Окремі питання кримінологічного аналізу керування транспортним засобом у стані сп'яніння в межах своїх наукових пошуків висвітлювала К. О. Полтава[2]. Фактор алкогольного сп'яніння, зокрема, серед детермінант кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в Україні розглядає у своїй дисертаційній роботі Є. Ю. Жученко[3].

Питання керування транспортним засобом у стані сп'яніння розглядали В. В. Голіна та С. С. Шрамко під час розробки та обґрунтування сучасної теоретико-прикладної культурології безпеки дорожнього руху у монографії «Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням» (Харків, 2023)[4]. Необхідно зазначити, що алкоголізм як медична та соціально-правова проблема перебував у фокусі дослідження цих самих науковців і раніше[5].

Загальним питанням філософського осмислення кримінальної протиправності у сфері безпеки дорожнього руху, у тому числі й кримінальних правопорушень, що вчиняються у стані сп'яніння, присвячена наукова стаття В. С. Батиргареєвої «Транспортна філософія та сучасна злочинність» (2023)[6].

Зарубіжні вчені також приділяють значну увагу дослідженню керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного та ін. сп'яніння. Серед робіт останніх років варто відзначити результати досліджень Ali Behnood, Fred L. Mannering (2017)[7], I. Bartkowiak-Théron, T. Henning (2016)[8], A. Freiberg, J. Payne, K. Gelb, A. Morgan, T. Makkai (2016)[9] та ін.

Деякі питання керування транспортним засобом у стані сп'яніння розглядалися у попередніх публікаціях авторки. Зокрема, під час дослідження віктимологічних ризиків для учасників дорожнього руху[10] та під час аналізу особливостей запобігання дорожньо-транспорним пригодам в умовах воєнного стану[11].

Однак, незважаючи на розгалуженість досліджуваної науковцями проблематики керування транспортним засобом у стані сп'яніння, деякі питання потребують додаткового вивчення. Так, доцільним вважається кримінологічний аналіз та дослідження перспектив профілактики і запобігання зазначеним правопорушенням в умовах воєнного стану.

Метою статті є виокремлення сучасних кримінологічних реалій запобігання керуванню транспортним засобом у стані сп'яніння в умовах воєнного стану в Україні та формулювання основних маркерів для перспективних напрямів протидії цим протиправним практикам.

Виклад основного матеріалу. Головна та центральна психологічна особливість водія, на думку І. В. Левицької, – це вміння орієнтуватися в дорожній обстановці, оцінювати ступінь її небезпеки, передбачати можливі ускладнення і маневри інших водіїв та приймати на цій основі превентивні заходи, що знижують можливість збільшення ризику і несподіванок[12]. Отже, особа, яка сідає

[1] Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М. *Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання : монографія* (ВД. Дакор, 2022) 152

[2] Наприклад : Полтава К. О. *Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжкими тілесним ушкодженням, в Україні : монографія*. (Право, 2014) 284

[3] Жученко Є. Ю. 'Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху' (Дис. … доктора філософії за спеціальністю 081 – Право. Донецький держ. ун-т внутр. Справ. Кропивницький, 2023) 281

[4] Голіна В. В., Шрамко С. С. *Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням : монографія* (Право, 2023) 184 DOI: https://doi.org/10.31359/9789669986870.

[5] Shramko S. S., Golina V. V., Kolodyazhny M. G.. 'Alcoholism as a medical and socio-legal problem and ways to solve it' (2019) LXXII (12) 2 Wiadomości Lekarskie 2496–2500. DOI: 10.36740/WLek201912217

[6] Батиргареєва В. С. 'Транспортна філософія та сучасна злочинність' (2023) 46 Питання боротьби зі злочинністю 67–77. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-46-67.

[7] Behnood, A., & Mannering, F. L. 'The effects of drug and alcohol consumption on driver injury severities in single-vehicle crashes' (2017) 18(5) Traffic injury prevention 456–462 DOI: 10 .1080/15389588.2016.1262540.

[8] Bartkowiak-Théron, I and Henning, T. *Therapeutic Justice and Recidivist Drink Drivers: Irreconcilable and Compatible Issues?* (University of Tasmania, 2016) 8 <https://www.utas. edu.au/__data/assets/pdf_file/ 0020/707330/TILES_Briefing_Paper_No-11_I_BartkowiakTheron_T_Henning.pdf.> (дата звернення: 15.04.2024)

[9] Freiberg, A., Payne, J., Gelb, K., Morgan, A. & Makkai, T. *Drug and Specialist Courts Review* (Queensland Government, 2016) 335

[10] Batyrgareieva V. S., Kalinina A. V., Poltava K. O. 'Victimological risks for road users as an element of public health' (2021) LXXIV (11) 2 Wiadomości Lekarskie 2922–2927 <https://wiadlek.pl/11–2021/> (last accessed : 01.03.2024).

[11] Калініна А. В. 'Запобігання дорожньо-транспортним пригодам в умовах воєнного стану' (2022) 44 Питання боротьби зі злочинністю 107–114. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-44-107.

[12] Левицька І. В. 'Психологічні фактори безпеки дорожнього руху' (2014) 1 (33) Теоретичні і практичні проблеми психології. 227

за кермо транспортного засобу, апріорі повинна не лише володіти навичками керування, а й бути здатною до розуміння і взаємодії із тією обстановкою та специфічною частиною соціуму, учасником якої вона стає в межах процесу дорожнього руху.

Порядок дорожнього руху в Україні є єдиним і здійснюється відповідно до Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306[1], порушення яких тягне за собою відповідальність відповідно до законодавства. Відповідно до підпункту а) пункту 2.9 вказаних Правил водієві забороняється керувати транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції[2]. Суспільна небезпечність керування транспортним засобом у нетверезому стані підкреслюється і відповідними нормами адміністративного та кримінального законодавства України[3]. Зокрема, у статті 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення передбачено відповідальність за: 1) керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції; 2) передачу керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів; 3) відмову особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а також за повторність перелічених дій протягом року.

Із 2021 року в Україні відбулося посилення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння доповненням Кримінального кодексу України новою статтею 286[1] із відповідною назвою[4]. Таким чином, у КК України встановлено кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, що спричинило: 1) заподіяння потерпілому тілесного ушкодження середньої тяжкості (ч. 1); 2) заподіяння потерпілому тяжкого тілесного ушкодження (ч. 2); 3) смерть потерпілого (ч. 3); 4) загибель кількох осіб (ч. 4).

Проте, незважаючи на достатньо ґрунтовну законодавчу базу і наявність досить суворих санкцій (від штрафу для водіїв у розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян до позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років із позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від семи до десяти років), факт існування явища керування автотранспортом у стані сп'яніння не припиняє свого існування й дотепер, навіть в умовах воєнного стану. На тотальне викорінення такого явища не вплинула навіть крайня міра, до якої вдалися військові адміністрації кількох областей під час воєнного стану – вилучення (відчуження) транспортного засобу для потреб Збройних Сил України та інших збройних формувань[5].

Загальне уявлення про кількісний вимір керування транспортними засобами у нетверезому стані можна скласти, ознайомившись зі статистичними даними Патрульної поліції та Офісу Генерального прокурора України. Розглянемо деякі показники, сформовані вказаними розпорядника-

<http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Tippp_2014_3_35> (дата звернення : 15.03.2024).

[1] Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306–2001-%D0%BF#Text (дата звернення : 15.03.2024).

[2] Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306–2001-%D0%BF#Text (дата звернення : 15.03.2024).

[3] *Примітка*. У статті розглядається лише аспект нехтування правилом заборони вживання алкогольних, наркотичних чи ін. засобів і речовин. Недооцінка особою впливу на стан її свідомості лікарських препаратів не є предметом дослідження.

[4] Щодо окремих положень Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» № 1231-IX від 16 лютого 2021 року : роз'яснення Комітету з питань правоохоронної діяльності Верховної Ради України № 04–27/3–2021/97637 від 18.03.2021. URL : https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v7637450-21#n30 (дата звернення : 15.03.2024).

[5] Про використання транспортних засобів для потреб Збройних сил України та інших збройних формувань : наказ Волинської обл. держ. адміністрації від 26.03.2022 № 66. URL : http://npa.voladm.gov.ua/search.php (дата звернення: 15.03.2024).

ми статистичних даних протягом воєнного стану в Україні.

У 2022 році Патрульною поліцією України було зафіксовано 790 ДТП[1], вчинених через керування транспортним засобом у стані сп'яніння, наслідком яких стало травмування 1 031 особи та загибель 91[2], а в 2023 році – 942 ДТП, внаслідок яких 1 226 осіб зазнали травмування, а 92 – загинули[3]. Для порівняння наведемо аналогічний показник за 2021-й, «довоєнний», рік, протягом якого було зафіксовано 843 ДТП за відповідною причиною, внаслідок яких було травмовано 1 072 особи та 113 осіб загинуло[4]. Отже, протягом воєнного стану в Україні спостерігається збільшення кількості ДТП, причиною яких стало керування транспортним засобом у стані сп'яніння, і наразі ця кількість є вищою, ніж у 2021 році.

Вказана тенденція цілковито відбивається й у статистичній звітності Офісу Генерального прокурора. Зокрема, у 2022 році за статтею 286[1] КК України «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння» було обліковано 774 кримінальних правопорушення[5], у той час як у 2023 році – 950[6].

Детермінаційний комплекс керування транспортними засобами у стані сп'яніння не втрачає свого підживлення, мабуть, із першого дня формування явища дорожнього руху як елемента соціальної реальності. Ми не будемо вдаватися до аналізу явища алкоголізму і вживання наркотичних, психотропних речовин і т.п. як такого, а лише зазначимо, що головним чином причинність у цьому процесі може утворюватися як біологічними, так і психологічними, культурними та іншими детермінантами. Сучасними об'єктивними чинниками зловживання, наприклад, алкоголем можна визначити: 1) соціальну нестабільність у суспільстві, що супроводжується загостренням численних соціальних суперечностей; 2) зміну суспільної значущості особистості в сучасному суспільстві; 3) стійку тенденцію до зростання рівня виробництва міцних алкогольних напоїв і різноманітних алкогольних «міксів», доступність спиртовмісних продуктів; 4) широке рекламування алкогольних напоїв і пов'язаних із їх уживанням «позитивних» ейфорійних наслідків; 5) високий рівень самогоноваріння та ін.[7].

Серед суб'єктивних чинників зловживання алкогольними напоями визначають: 1) перетворення вживання алкогольних напоїв на обов'язковий елемент способу життя; 2) негативний вплив побутового оточення на процес соціалізації молоді; 3) поширення деформованих алкогольних настанов і традицій; 4) обмеженість духовного світу та примітивні культурні потреби окремих осіб; 5) вплив антисоціального середовища; 6) збільшення стресових і конфліктних ситуацій; 7) інформаційне навантаження, що справляє тиск на психіку; 8) напружені стосунки на роботі, у сім'ї, із близькими та друзями; 9) загальнопоширені помилкові уявлення про особливі ейфорійні властивості алкогольних напоїв; 10) вживання алкоголю як найбільш швидкого способу полегшення душевних чи фізичних страждань; 11) низький рівень обізнаності про негативний вплив алкоголю на здоров'я тощо[8].

Окремим аспектом слід зазначити й рівень правової культури та правової свідомості водіїв. Адже нехтування забороною керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, є нічим іншим як нехтуванням обов'язком або зневагою не лише до норм права, а й до норм суспільної моралі. Необхідно зазначити, що за результатами всеукраїнського опитування майже 3 тис. осіб, які керують транспортними засобами,

[1] *Примітка.* Розглядуваний показник статистичної звітності Патрульної поліції про дорожньо-транспортні пригоди характеризує не загальну кількість ДТП, вчинених водіями у стані сп'яніння, а лише ДТП, наслідком яких стало травмування або смерть.

[2] 'Статистика ДТП в Україні за 2022 рік' (Патрульна поліція) <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 15.03.2024).

[3] 'Статистика ДТП в Україні за 2023 рік' (Патрульна поліція) <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 15.03.2024).

[4] 'Статистика ДТП в Україні за 2021 рік' (Патрульна поліція) <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 15.03.2024).

[5] *Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2022 року* <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 15.03.2024).

[6] *Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2023 року* <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 15.03.2024).

[7] Шрамко С. С. 'Алкоголізація'. *Велика українська кримінологічна енциклопедія : у 2х т. Т. 1: А-Л* / редкол.: В. В. Сокуренко, О. М. Бандурка та ін. ; наук. ред. О. М. Литвинов. Харків : (Факт, 2021) 61

[8] –

проведеного колективом Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України протягом року (з жовтня 2022 по жовтень 2023 року), рівень правової культури (правосвідомості) водіїв в Україні є недостатнім (так вважають 45,4% респондентів). Думку «потребує покращення» висловили 21,8% респондентів. «Достатнім» рівень правової культури (правосвідомості) водіїв визнав кожний четвертий респондент, а високим – лише 6,6%. Відповідь «інше» вказали 0,8% опитуваних.

Зважаючи на викладене, можна виокремити та охарактеризувати такі кримінологічні реалії сучасності, в яких здійснюється протидія і запобігання керуванню транспортним засобом у стані сп'яніння:

1) *нормативні* – у законодавстві України передбачена адміністративна та кримінальна відповідальність за керування транспортним засобом у стані сп'яніння;

2) *статистичні* – існування різних видів латентності (як природньої, так і штучної) зберігається, на жаль, за будь-яких часів та умов. Наразі спостерігається певне підвищення статистичних показників як щодо адміністративних, так й кримінальних правопорушень;

3) *психологічні* – перебування у постійних стресових ситуаціях, від яких страждає будь-яка сучасна людина, посилених перманентними проявами російської збройної агресії, що виявляються у фактах загибелі людей, руйнування населених пунктів, страху за своє життя і за життя близьких і т п., зумовлює складний психоемоційний стан людини, одним із засобів виходу з якого нею може розглядатися вживання алкоголю;

4) *культурологічні* – наразі рівень правової культури та правової свідомості учасників дорожнього руху залишається в Україні незадовільним. Саме на ліквідацію цього спрямована концепція культурологічного напряму запобігання автотранспортним правопорушенням в Україні, сутність якого полягає у формуванні культури руху через вплив на свідомість, волю, звички учасників дорожнього руху жорстких, всебічних нормативно-правових приписів, заборон, санкцій, обмежень з обов'язковим поєднанням їх із заходами та засобами соціального, техніко-технологічного, етичного, кримінолого-віктимологічного, організаційно-управлінського та іншого характеру, що в цілому примушують насамперед водіїв і пішоходів до культуризації руху[1];

5) *соціальні* – реалії воєнного стану зумовили певну особливість й у стимулюванні дотримання Правил дорожнього руху. Зокрема, у 2022 році у деяких областях України (наприклад, у Волинській, Чернівецькій, Дніпропетровській та ін.) було поширене введення особливого порядку застосування обмеження права на керування транспортним засобом, а саме – можливе тимчасове вилучення (відчуження) транспортного засобу у водіїв, що перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння із подальшим його використанням на потреби Збройних Сил України. Проте, на нашу думку, таку практику не можна назвати ефективною, оскільки вказане обмеження не скасовувало притягнення до юридичної відповідальності винної особи, а профілактичний ефект від його застосування був не значним.

Висновки. Таким чином, запобігання керуванню транспортним засобом у стані сп'яніння відбувається в умовах особливих кримінологічних реалій сучасності. Такими реаліями можна визначити: нормативні, статистичні, психологічні, культурологічні, соціальні та ін. Особливе значення виокремлення вказаних реалій полягає у тому, що вона уявляють собою додаткову інформацію про джерело формування явища керування транспортним засобом у стані сп'яніння на рівні конкретної особи. Будь-який із проявів указаних реалій слугує окремим маркером, вплив на який дозволяє сформувати перспективні напрями протидії цим протиправним практикам.

[1] Голіна В. В., Шрамко С. С. *Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням : монографія* (Право, 2023) 184 DOI: https://doi.org/10.31359/9789669986870.

REFERENCES

List of legal documents

Legislation

1. Pro Pravyla dorozhnoho rukhu : postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10.10.2001 r. №1306. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306–2001-%D0%BF#Text (in Ukrainian)

2. hchodo okremykh polozhen Zakonu Ukrainy «Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo posylennia vidpovidalnosti za okremi pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu» № 1231-IX vid 16 liutoho 2021 roku : roziasnennia Komitetu z pytan pravookhoronnoi diialnosti Verkhovnoi Rady Ukrainy № 04–27/3–2021/97637 vid 18.03.2021. URL : https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v7637450-21#n30 (in Ukrainian)
3. Pro vykorystannia transportnykh zasobiv dlia potreb Zbroinykh syl Ukrainy ta inshykh zbroinykh formuvan : nakaz Volynskoi obl. derzh. administratsii vid 26.03.2022 № 66. URL : http://npa.voladm.gov.ua/search.php (in Ukrainian)

Bibliography

Authored books

1. Bartkowiak-Théron I, Henning T. *Therapeutic Justice and Recidivist Drink Drivers: Irreconcilable and Compatible Issues?* (Tiles Briefing Papers. University of Tasmania, 2016) 8 <https://www.utas. edu.au/__data/assets/pdf_ file/ 0020/707330/TILES_Briefing_Paper_ No-11_I_BartkowiakTheron_T_Henning.pdf.> (in English)
2. Poltava K. O. *Kryminolohichna kharakterystyka ta zapobihannia avtotransportnym zlochynam, shcho poviazani iz zahybelliu liudei abo tiazhkymy tilesnym ushkodzhenniam, v Ukraini : monohrafiia* [Criminological characteristics and prevention of motor vehicle crimes involving death or serious bodily injury in Ukraine: monograph] (Pravo, 2014) 284 (in Ukrainian)
3. Vitvitskyi S. S., Veselov M. Yu., Pylypiv R. M. *Yurydychna vidpovidalnist za keruvannia transportnymy zasobamy u stani spianinnia: problemy ta shliakhy udoskonalennia pravovoho rehuliuvannia : monohrafiia* [Legal responsibility for driving vehicles while intoxicated: problems and ways to improve legal regulation: monograph] (VD. Dakor, 2022) 152 (in Ukrainian)
4. Holina V. V., Shramko S. S. *Kulturolohiia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini: teoriia ta praktyka zapobihannia avtotransportnym pravoporushenniam : monohrafiia* [Culturology of road traffic safety in Ukraine: theory and practice of preventing motor vehicle offences: monograph] (Pravo, 2023) 184 DOI: https://doi.org/10.31359/9789669986870. (in Ukrainian)

Journal articles

5. Behnood, A., & Mannering, F. L. 'The effects of drug and alcohol consumption on driver injury severities in single-vehicle crashes' (2017) 18 (5) Traffic injury prevention 456–462. DOI: 10.1080/15389588.2016.1262540. (in English)
6. Batyrgareieva V. S., Kalinina A. V., Poltava K. O. 'Victimological risks for road users as an element of public health' (2021) LXXIV (11) 2 Wiadomości Lekarskie 2922–2927 <https://wiadlek.pl/11–2021/> (in English)
7. Batyrhareieva V. S. 'Transportna filosofiia ta suchasna zlochynnist' [Transport philosophy and modern crime] (2023) 46 Pytannia borotby zi zlochynnistiu 67–77 DOI: 10.31359/2079-6242-2022-46-67 (in Ukrainian)
8. Vovk V. M. 'Pravo na bezpeku yak fundamentalne pravo liudyny' [The right to safety as a fundamental human right] (2024) 1 Analitychno-porivnialne pravoznavstvo 27–30 DOI: https://doi.org/10.24144/2788–6018.2024.01.3. (in Ukrainian)
9. Kalinina A. V. 'Zapobihannia dorozhno-transportnym pryhodam v umovakh voiennoho stanu' [Prevention of traffic accidents under martial law] (2022) 44 Pytannia borotby zi zlochynnistiu 107–114. DOI: 10.31359/2079-6242-202 2-44-107. (in Ukrainian)
10. Levytska I. V. 'Psykholohichni faktory bezpeky dorozhnoho rukhu' [Psychological factors of traffic safety] (2014) 1 (33) Teoretychni i praktychni problemy psykholohii 227 <http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64. exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_ meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Tippp_2014_3_35>.(in Ukrainian)
11. Shramko S. S., Golina V. V., Kolodyazhny M. G.. 'Alcoholism as a medical and socio-legal problem and ways to solve it' (2019) LXXII (12) 2 Wiadomości Lekarskie 2496–2500. DOI: 10.36740/WLek201912217 (in English)

Websites

12. 'Statystyka DTP v Ukraini za 2021 rik' [Traffic accident statistics in Ukraine for 2021] (Patrulna politsiia) <https:// patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (in Ukrainian)
13. 'Statystyka DTP v Ukraini za 2022 rik' [Traffic accident statistics in Ukraine for 2022] (Patrulna politsiia) <https:// patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (in Ukrainian)
14. 'Statystyka DTP v Ukraini za 2023' rik [Traffic accident statistics in Ukraine for 2023] (Patrulna politsiia) <https:// patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (in Ukrainian)

Reports

15. *Yedynyi zvit pro kryminalni pravoporushennia za sichen-hruden 2022 roku*. [Single report on criminal offenses for January-December 2022] <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (in Ukrainian)

16. *Yedynyi zvit pro kryminalni pravoporushennia za sichen-hruden 2023 roku*. [Single report on criminal offenses for January-December 2023]<https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (in Ukrainian)

Papers from encyclopedias

17. Shramko S. S. 'Alkoholizatsiia' *Velyka ukrainska kryminolohichna entsyklopediia : u 2kh t. T. 1: A-L* [«Alcoholization» Great Ukrainian criminological encyclopedia: in 2 vols. Vol. 1: A-L] / redkol.: V. V. Sokurenko, O. M. Bandurka ta in. ; nauk. red. O. M. Lytvynov (Fakt, 2021) 61–62

Thesis

18. Zhuchenko Ye. Yu. 'Kryminolohichna kharakterystyka ta zapobihannia kryminalnym pravoporushenniam u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu' [Criminological characteristics and prevention of criminal offenses in the field of traffic safety] (Dys. … doktora filosofii za spetsialnistiu 081 – Pravo. Donetskyi derzh. un-t vnutr. Sprav. Kropyvnytskyi, 2023) 281

Калініна А. В.

Сучасні кримінологічні реалії запобігання керуванню транспортним засобом у стані сп'яніння

У статті розглядаються сучасні кримінологічні реалії запобігання керуванню транспортним засобом у стані сп'яніння в умовах воєнного стану в Україні, на основі чого робиться висновок про основні маркери для перспективних напрямів протидії цим протиправним практикам.

Наголошується на тому, що особа, яка сідає за кермо транспортного засобу, апріорі повинна не лише володіти навичками керування, а й бути здатною до розуміння і взаємодії із тією обстановкою та специфічною частиною соціуму, учасником якої вона стає в межах процесу дорожнього руху.

Розглядається основа нормативного регулювання питань юридичної відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. Наводиться статистика Патрульної поліції України щодо дорожньо-транспортних пригод за 2021–2023 роки, а також дані звітності Офісу Генерального прокурора за статтею 261[1] Кримінального кодексу України («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння») за аналогічний період. Відзначається, що протягом воєнного стану в Україні кількість ДТП, причиною яких стало керування транспортним засобом у стані сп'яніння, збільшилася. Така сама тенденція спостерігається й щодо кількості кримінальних правопорушень за статтею 286[1] КК України.

Зазначається, що прагнення людини бути у стані сп'яніння може мати як біологічні, так і психологічні, культурні та інші детермінанти. Наводяться об'єктивні та суб'єктивні чинники зловживання алкогольними напоями.

Окрему увагу приділено рівню правової культури та правової свідомості водіїв. Підкреслено, що за результатами всеукраїнського опитування майже 3 тис. осіб, які керують транспортними засобами, проведеного колективом Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України протягом року (з жовтня 2022 по жовтень 2023 року), рівень правової культури (правосвідомості) водіїв в Україні є недостатнім.

Виокремлено нормативні, статистичні, психологічні, культурологічні, соціальні кримінологічні реалії, в яких наразі існує явище керування транспортним засобом у стані сп'яніння.

Ключові слова: *запобігання правопорушенням; безпека; дорожній рух; дорожньо-транспортна пригода, керування транспортним засобом у стані сп'яніння.*

Kalinina A. V.

Modern criminological realities of preventing driving while intoxicated

The current criminological realities of preventing driving while intoxicated during martial law in Ukraine are examined in the article. On the basis of this the author draws a conclusion about the main markers for perspective areas of countering these unlawful practices.

The author emphasizes, that a person who drives a vehicle, must a priori not only have driving skills, but also be capable of understanding and interacting with the environment and a specific part of society, in which he or she becomes a participant within the road traffic process.

The author examines the basis of regulatory framework for legal liability for driving while intoxicated. The author provides statistics of the Patrol Police of Ukraine on road traffic accidents for 2021–2023, as well as reporting data of the

Office of the Prosecutor General under Article 2611 of the Criminal Code of Ukraine («Violation of the rules of road safety or operation of transport by persons driving vehicles while intoxicated») for the same period. It is noted, that during the martial law in Ukraine, the number of road accidents caused by driving while intoxicated, has increased. The same trend is observed in the number of criminal offenses under Article 2861 of the Criminal Code of Ukraine.

It is noted, that the desire of a person to be intoxicated may have both biological and psychological, cultural and other determinants. The author also provides objective and subjective factors of alcohol abuse.

Special attention is paid to the level of legal culture and legal awareness of drivers. It is emphasized, that according to the results of an all-Ukrainian survey of almost 3 thousand people who drive vehicles conducted by the staff of the Academician Stashis Scientific Research Institute for the Study of Crime Problems of the National Academy of Law Sciences of Ukraine during the year (from October 2022 to October 2023), the level of legal culture (legal awareness) of drivers in Ukraine is insufficient.

The author emphasizes the regulatory, statistical, psychological, cultural, social criminological realities in which the phenomenon of driving under the influence of alcohol exists today.

Key words: *crime prevention; security; road traffic; traffic accident, driving while intoxicated.*

Стаття надійшла до редакції:10.05.2024 р.
Прийнята до друку: 20.05.2024 р.